1968 பிப்ரவரி 16]

முயற்சி செய்யப்படுகிறது. இதையெல்லாம் ஆலோசித்து எவத்தும், காவிரிக் கரையில் இருக்கும் தொழிற்சாலை பல வகைகளில் கஷ்டப்படும் நிலைமையை நாம் பார்க்கிறோம்.

செஞ்சி-சென்னை அரசுப் போக்குவரத்து பஸ்

*50 **வினா—திரு. செஞ்சி முனுசாமி :** மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகட்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தென்னார்க்காடு மாவட்டம், செஞ்சிக்கும் சென்னைக்குமிடையே, அரசினர் நடத்துகின்ற பேருந்து (சாதாரண) வண்டிகள் விடும் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் பரிசீலனையிலுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், எப்பொழுது முதல் அமுல்படுத்தப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: (அ) ஆம்.

(இ) இந்த வழித்தடத்தில் பேருந்துப் போக்குவரத்து நடத்தும் தனியார் பேருந்து உரிமையாளருக்கு அளிக்கப்பட்ட அனுமதிச் சீட்டின் செல்திறன் 21—2—1968-ல் முடிவடைகிறது. அத்தேதி முதற்கொண்டு மேற்படி பேருந்து வழித்தடத்தினை அரசு மேற்கொள்ளக் கருதுகிறது.

திரு. செஞ்சி முனுசாமி: இப்பொழுது அரசாங்கம் எடுக்க இருக்கிற தடங்கள் துரித வண்டித் தடங்களாக இருக்கின்றன. அவைகள் சாதாரண வண்டிகளாக மாற்றப்படுவது பற்றி கெஜட்டில் நோட்டிபிகேஷன் வந்திருக்கிறது. துரித வண்டிகளை மாற்றி சாதாரண வண்டிகள் விட என் அரசு முயற்சி செய்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : நாம் விரைவு வண்டி விட்டால் அதில் 35 இடங்கள் தான் இருக்கும். அது மாத்திரமல்ல, கட்டணமும் அதிகமாக இருக்கும். சாதாரண வண்டிகள் விடக்கூடிய காரணத்தால், ஏற்கனவே சென்ற கால அளவைவிட அவ்வளவாக அதிகமாகிவிடாது.

(திரு. கே. எஸ். கோதண்டராமையா அவர்கள் எழுந்தார்.)

MR. SPEAKER : The hon. Member will put a supplementary question relating to the bus service between Gingee and Madras.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : In view of the ever increasing huge traffic between Bangalore and Madras *via* Krishnagiri and Hosur, will the Hon. Minister be pleased to introduce some more buses on that route ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: அதற்குத் தனிக் கேள்வி போட்டால் பதிலளிக்கலாம்.

திரு. எஸ். முருகையன் : நேற்று வரையில் எத்தனை பேருந்துகள் அரசுடைமை ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன ? அரசுடைமையாக்கப்பட்டதிலே எத்தனை பஸ்கள் விடப்பட்டிருக்கின்றன ? இன்னும் எத்தனை பஸ்கள் விடாமல் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: நான் இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு சொன்னேன். 15—2—1968 வரையில் மாநிலம் முழுவதும் 141 வழித்தடங்கள் அரசுடைமை ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றிலே 288 வண்டிகள் இப்பொழுது அரசுடைமையாக்கப்பட்டு ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

திரு. ரா. ரா. முனுசாமி: என்னுடைய தொகுதியிலிருந்து சென்னைக்கு வருவதாக இருந்தால், மூன்று பஸ்கள் மாறி வர வேண்டியிருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட நிலையை மாற்றி, மேல்மலையனூர், அவலூர்ப்பேட்டை, வளத்தி வழியாகச் சென்னை வந்துசேர ஒரு பஸ் விட அரசுக்கு உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: அதுபற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தனியாக எழுதியனுப்பினால் அது கவனிக்கப்படலாமா என்பதுபற்றி யோசிக்கப்படும். (சிரிப்பு)

திரு. இல. பலராமன்: தற்போது அரசாங்க பஸ்களில் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது என்பது என்ன காரணத்தைக் கொண்டு என்று அறிய விரும்புகிறேன். ஆரணியிலிருந்து வேலூர், வேலூரிலிருந்து சென்னை ஆகிய இந்த இரண்டு வழித்தடங்களில் ஓடும் பஸ்களிலெல்லாம் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: தனி பஸ் அதிபர்கள் ஒரு கோரிக்கை அளித்து, மாநாட்டின் மூலமாகவும் தெரிவித்தபடி, "நாங்கள் மூன்று பைசா என்று கட்டணம் வசூலிக்கிறோம்; அரசினர் இரண்டு பைசா என்று கட்டணம் வசூலிப்பதால் எங்களுக்கு ஏராளமான நஷ்டம் வருகிறது; ஆகவே, அதை மூன்று பைசாவாக ஆக்கவேண்டும்" என்று கேட்டுக்கொண்டார்கள். அதற்கு இணங்க, "நீங்கள் மூன்று பைசாவிலிருந்து இரண்டரை பைசாவுக்கு வாருங்கள்; நாங்கள் இரண்டு பைசாவிலிருந்து இரண்டரை பைசாவிற்கு வருகிறோம்" என்று சமரச நிலை உருவாகி, அந்த சமரச நிலை ஏற்பாட்டுக்கிணங்க, இரண்டு பைசா என்றிருந்தது இப்பொழுது இரண்டரை பைசாவாக ஆக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ரா. ரா. முனுசாமி: தலைவர் அவர்களே, ஒரே தடத்தில் ஓடுகிற அரசாங்க பஸ்களில் ஓரிடத்திற்கு ஒரு பஸ்ஸில் 30 பைசா கட்டணமும், அதே இடத்திற்கு மற்றொரு பஸ்ஸில் 40 பைசா கட்டணமும் வசூலிக்கப்படுகிறது. இது போன்ற கட்டணத் தகராறுகள் திண்டிவனத்திலிருந்து, காஞ்சீவரம், வேலூர் வரை செல்லும் பஸ்களில் ஏற்படுகிறது. இதுபோன்ற தகராறுகளினால் கண்டக்டர்களுக்கும் பயணிகளுக்கும் இடையே தகராறு ஏற்படுகிறது. ஆகவே, அதைப் போக்கி, ஒரே முகமான கட்டணத்தை அமைக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: அதைத்தான் இப்பொழுது குறிப்பிட்டேன். இரண்டு பைசா சில இடங்களில் இருந்தது இன்னும் அகற்றப்படாமல் இருக்கிறது. அது இரண்டரை பைசாவாக ஆக்கப்படும்போது ஒரே சீரான கட்டணமாகிவிடும்.

1968 பிப்ரவரி 16]

திரு. கே. விநாயகம்: தனிப்பட்டவர்கள் ஏற்கனவே நடத்தி வந்த பஸ் ரூட்களில் அரசாங்கமும் பஸ்களை விடுவது என்ற அமைப்பு வந்தபோது, தனிப்பட்டவர்கள் அதிகமாகக் கட்டணம் வைத்திருக்கிறார்கள் என்று காரணம் சொல்லப்பட்டது. அவர்களுக்குத் தொல்லை தர அரசாங்கம் தங்களுடைய பஸ்களில் கட்டணத்தைக் குறைத்திருந்து, தனிப்பட்டவர்களுடைய பர்மிட் எல்லாம் காலாவதியாகி, அவர்கள் வெளியே சென்ற பிறகு, அந்த ரூட்களில், ஏற்கனவே குறைவாக இருந்த அரசாங்கக் கட்டணத்தை இப்பொழுது அதிகப்படுத்தியிருக்கிறதாக ஒரு புகார் வருகிறதே, அது அமைச்சருக்குத் தெரியுமா? அது உண்மைதானா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: ஒரு ரூட்டை எடுத்துக் கொள்ளுவது என்றால், முழுவதும் எடுத்துக் கொள்ளப்படுவதில்லை அந்த ரூட்டில் இரண்டு மூன்று பஸ் முதலாளிகள் பஸ்கள் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்றால், அதிலே ஒரு ரூட்டை எடுத்துக் கொண்ட பிறகு அந்த பஸ் முதலாளி ஓட்டிக்கொண்டிருக்கும் பஸ்களைத்தான் எடுத்துவிடுவதே தவிர, வேறு முதலாளிகளினுடைய பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டு இருக்கும். அப்பொழுது ஒன்றுக்கொன்று வேறுபாடான கட்டணம் வேண்டாம் என்பதற்காக அந்த உடன்பாட்டுக்கு அரசு ஒத்துக்கொண்டது.

திரு. ரா. ராமச்சந்திர துரை: அரசாங்கப் பேருந்துகளிலும் தனியார்ப் பேருந்துகளிலும் அனுமதிக்கப்பட்ட எண்ணிக்கைக்கு மேலாக 'ஓவர்லோடு' ஏற்றிச் செல்வதாக அரசாங்கத்திற்கு ஏதாவது புகார் வந்துள்ளதா? அப்படி வந்திருந்தால், ஓவர்லோடு ஏற்படுவதைத் தடுக்க ஏதாவது முயற்சி எடுக்க அரசாங்கம் உத்தேசித்து உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: உறுப்பினருக்கு அப்படி ஏதாவது புகார் வந்துள்ளதா? வந்திருந்தால், அதை அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பினால் கவனிக்கப்படும்.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி: காஞ்சிபுரத்திலிருந்து சென்னைக்கு வரும் பஸ்கள் பல ரூட்களில் வருகின்றன. ஆனால், ஒரே அளவு கட்டணம் இல்லாமல், ஒரு ரூட்டில் ரூ. 1.42 என்றும் இன்னொரு ரூட்டில் இரண்டு ரூபாய் என்றும் பலவிதமாக இருக்கிறது. இப்படிப் பல இடங்களில் இருக்கிறது. இதையெல்லாம் ஒருமுகப் படுத்தி, நிர்ணயமான ரேட்களை விதிக்க அரசாங்கம் முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: இதற்கு ஏற்கனவே பதில் சொல்லிவிட்டேன்.

திரு. வி. டி. அண்ணாமலை: தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் தொகுதிகளைத் தொடுகின்ற மாதிரி தமிழக அரசின் போக்குவரத்து அமைந்திருக்கிறதா? அப்படி எந்தப் பகுதிகளிலாவது பஸ் போக்குவரத்து இல்லாமலிருந்தால், அந்தப் பகுதிகளையும் இணைக்க அரசாங்கம் முன்வருமா?

[1968 பிப்ரவரி 16

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : எந்தத் தொகுதி தொடாத் தொகுதி என்பதை உறுப்பினர் குறிப்பிட்டுச் சொன்னால் அதைப் பற்றிப் பரிசீலிக்க வசதியாயிருக்கும்.

திரு. ந. வீராசாமி : தலைவர் அவர்களே, ஒரு கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு 2½ பைசா என்று தனியார் பஸ் உரிமையாளர்களோடு ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டதற்குப் பின்னால் தனியார் பஸ்களில் சிலவற்றில் குறைவாகக் கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். ஆனால் அதே தூரத்திற்கு அரசாங்க பஸ்களில் அதிகக் கட்டணம் வசூலிக்கப் படுவது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : குறிப்பிட்ட ஒரு நிலையைச் சுட்டிக்காட்டினால், அதுபற்றி நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

DR. H. V. HANDE : Sir, in view of the fact that the traffic from Tiruvannamalai to Madras is much more than the traffic from Gingee to Madras, will this Government come forward to nationalise this route up to Tiruvannamalai as this route will not work at a loss but will be a profitable proposition?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, சென்னையிலிருந்து திருவண்ணாமலைக்குச் செல்கின்ற எல்லா வண்டிகளும் செஞ்சி வழியாகத்தான் செல்கின்றன.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : தலைவர் அவர்களே, கிலோவுக்கு 2½ பைசா என்ற ஒப்பந்தம் நீண்ட தூரம் ஓடும் பஸ்களுக்கா? அல்லது குறுகிய தூரம் ஓடும் பஸ்களுக்கா? அல்லது இரண்டுக்குமா ? அல்லது நீண்ட தூரம் ஓடும் பஸ்களுக்கு மட்டுமா? குறுகிய தூரத்தில் ஓடுகின்ற தனியார் பஸ்களில் அதிக கட்டணம் குறைக்கப்படாமல் அப்படியே இருந்து வருகிறது ஆனால் அதேசமயத்தில் சர்க்கார் துறை பஸ்களில் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறதல்லவா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, விரைவு வண்டிகளில் ஏற்கனவே இருந்த கட்டணத்தில் மாறுதல் இல்லை. தனியார் துறையில் இருப்பவர்கள் வேண்டுமென்றே கட்டணத்தை குறைக்காமல் இருந்தால், நம்முடைய பஸ்கள் குறைந்த கட்டணத்திலேயே லாபகரமாக ஓடும். மக்கள் தனியார் துறையை விட்டு அரசாங்க பஸ்களில் அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்வதால், அரசாங்க பஸ்களை லாபகரமாக நடத்த முடியும். ஆகவே தனியார் துறையினர் கட்டணங்களைக் குறைப்பது பற்றி அவர்களே ஆய்ந்து முடிவெடுக்க வேண்டும்.

திரு. எஸ். ராமசாமி நாயுடு : தலைவர் அவர்களே, 75 மைல் பாதையை நாம் எடுத்துக்கொள்ளும்போது, அந்தத் தூரத்தை இரண்டாகப் பிரித்து ஏற்கனவே பஸ்களை ஓட்டியிருந்தவர்களுக்கு, பர்மிட் வழங்கியிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. இந்த அமைப்பினால் சர்க்காரின் வருவாய் குறையும் அல்லவா ?

1968 பிப்ரவரி 16]

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணநிதி: அப்படி ஏதாவது பர்மிட் கொடுக்கப்பட்டிருந்தால், அது, ஆங்காங்குள்ள மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களே, அவர்களுக்கு ஆல்ட்டர்நெடிவ் ரூட் நிலைக் கேற்ப கொடுக்கப்பட்டிருக்கலாம். இம்மாதிரியான நிகழ்ச்சி இன்ன இடத்தில் நடந்தது என்று உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பாக எழுதியனுப்பினல் நலமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரி வித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. சு. துரைசாமி: தலைவர் அவர்களே, பொள்ளச்சி யிலிருந்து கோவைக்குப் போகும் ஏ.பி.டி. பஸ் கட்டணமானது கிணத்துக்கடவுக்கும் கோயம்பத்தூருக்கும், பொள்ளாச்சிக்கும் கிணத்துக்கடவுக்கும் ஓடுகின்ற டவுன் பஸ்ஸுக்கு ஆகும் கட்டணத்தை விட அதிகமாக இருக்கிறது என்பது தெரியுமா? அது பற்றி என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணநிதி: அது பற்றி கவனிக்கப்படும்.

திரு. செ. பாலசுப்பிரமணியன்: தலைவர் அவர்களே, ஈரோட்டி லிருந்து தஞ்சைக்கு நேரடியாக ரயில் மூலமாக அல்லது பஸ் மூலமாக போக்குவரத்து வசதி இல்லாததால், ஈரோட்டிலிருந்து தஞ்சைக்கு நேரடியாக துரித பஸ் வண்டிகளை விட அரசு முன் வருமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணநிதி: இது பற்றி எழுதி யனுப்பினல், துரித பஸ் விடுவதுபற்றி பரிசீலிக்கப்படும்.

திருத்துறைப்பூண்டி தொகுதியில் வடிகால் வசதி

* 51 வின—திரு. ந. தருமலிங்கம்: மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா :—

திருத்துறைப்பூண்டி தொகுதியில் எடையூர், அம்மனூர், அனுமந்தக் கோட்டகம், மூவரசங் கோட்டகம், உதயமார்த்தாண்ட புரம், நாச்சிக்குளம், பல்லியமேடு, ஆகிய கிராமங்களில் வடிகால் வசதியில்லாமல் சுமார் 7,000 ஏக்கர் நஞ்சை நிலம் சாகுபடி காலங் களிலும் அறுவடை நேரங்களிலும் பெரும்பாலான வேளைகளில் தண்ணீரில் மூழ்கிவிடுவதை நிவர்த்திக்க நடவடிக்கை எடுக்கும் உத்தேசம் ஏதேனும் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணநிதி: இடையூர், அம்மனூர் முதலிய கிராமங்களில், தாழ்ந்த பகுதியிலுள்ள நிலங்கள், மாரிக்காலங் களில் நீரில் மூழ்கிவிடும் நிலையில் இருந்து வருகின்றன. இதற்கான வடிகால் வசதி அமைப்பது பற்றி ஆய்வு செய்யப்பட்டு வருகின்றது. ஆய்வு வேலை முடிவுற்றபின் செயல்படுத்துவதற் கேற்ற திட்டம் ஒன்று வகுக்கப்படும்.

திரு. ந. தர்மலிங்கம்: தலைவர் அவர்களே, கடந்த இருப தாண்டுக் காலமாக அந்தப் பகுதி மக்கள் பொதுக்கூட்டங்கள், மாநாடுகள் வாயிலாகவும், அமைச்சர் அவர்களை நேரில் அழைத்து